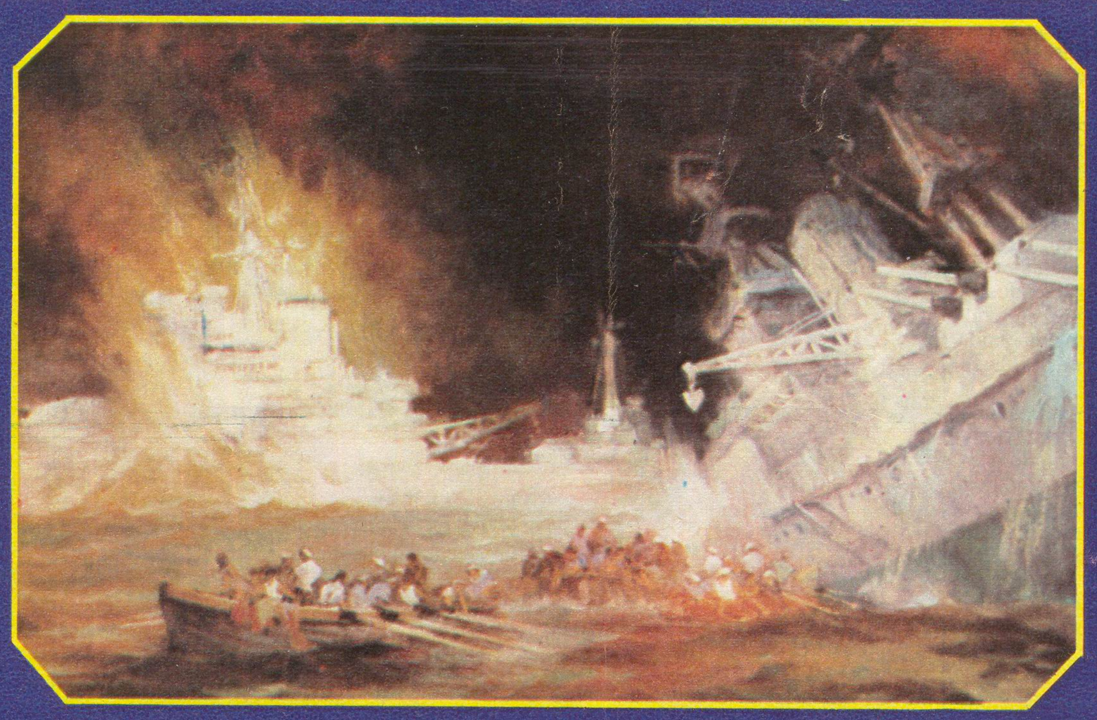
LA VANGUARDIA

1914-18 * 1939-45

GRANDES BATALLAS



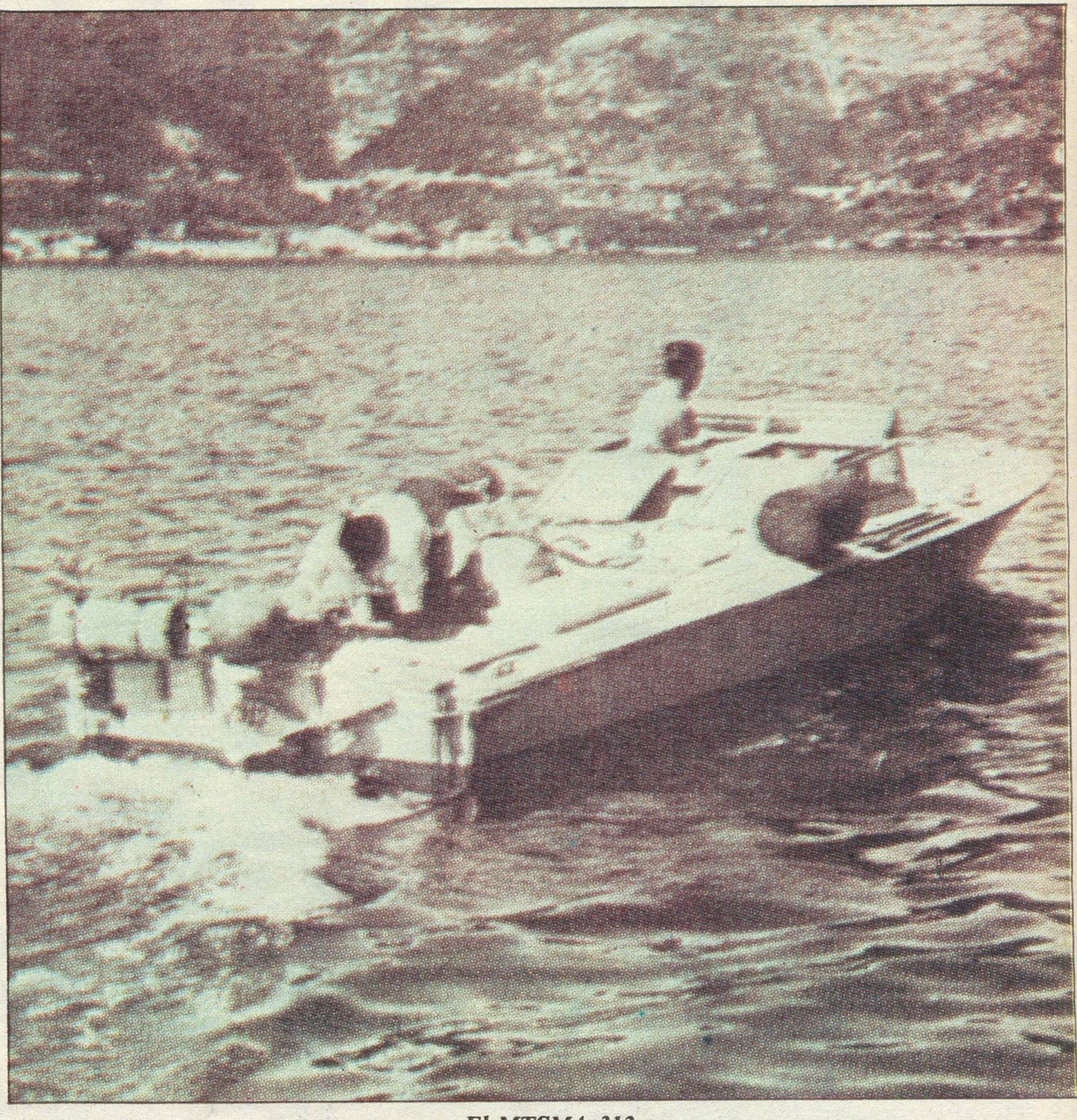
NAVALES

Por Giorgio Giorgerini

Fascículo 7

MEDIOS DE ASALTO ITALIANOS

La guerra submarina en el Mediterráneo ofreció aspectos peculiares y diferentes para las Marinas que combatieron en ella. En gran parte dependió de las características ambientales de la cuenca mediterránea, del frecuente y violento ataque realizado por portaaviones y buques de superficie contra los submarinos, de la distinta intensidad de los movimientos navales beligerantes, por lo menos hasta el otoño de 1942; pero, sobre todo, de la diferente valoración que se hizo del arma submarina tanto en el plano técnico como en el de utilización. Para los sumergibles británicos, el Mediterráneo fue una espléndida zona de caza, en la que aprovecharon la continuidad de los objetivos factibles de ser atacados a causa del tráfico ininterrumpido entre Italia y Africa septentrional, constreñido a seguir rutas obligadas y pasos fijos. De manera contraria a una idea muy difundida, los submarinos británicos operaron en pequeño número y durante períodos muy limitados desde la base de Malta, mientras que, a lo largo de la mayor parte del conflicto, provinieron de las bases periféricas de Gibraltar, Egipto y Palestina. Los U-Boote alemanes, que operaron en aguas mediterráneas desde el otoño de 1941 hasta mayo de 1944, cosecharon la mayoría de triunfos submarinos contra los británicos y sus aliados en este teatro bélico. Entre los éxitos más notables se cuentan el hundimiento de los portaaviones **Ark Royal** y **Eagle**, de los cruceros **Galatea** (alcanzado también por el submarino italiano **Dagabur**), **Naiad**, **Welshman** y **Penelope**, y el del viejo y poco útil acorazado **Barham**. En cambio, los submarinos italianos no consiguieron éxitos análogos; el empleo que se hizo de ellos fue decepcionante, en especial en lo referente al número de embarcaciones disponibles. Por desgracia para Italia, el concepto que se tenía de la utilización de sumergibles era el mismo que imperaba en 1914; desde el punto de vista técnico y operativo, los submarinos no eran adecuados para las exigencias de la guerra marítima moderna, y únicamente a partir de 1942 los sumergibles empezaron a tener las características idóneas. Además, el exiguo número de movimientos navales enemigos, excluidos los locales, durante gran parte de la guerra, limitaron también las posibilidades de hacer presa en el adversario.



El MTSMA 312, medio de asalto de superficie de la Marina alemana.

Pero, en la guerra de emboscadas del Mediterráneo, la Marina italiana alcanzó prestigio y resultados únicos con las misiones de los medios de asalto naval, una especialidad que ya había experimentado en la Primera Guerra Mundial, en donde todo se fiaba en la preparación, capacidad, iniciativa, responsabilidad, valor y espíritu de uno o varios jóvenes, y en la tropa de graduación inferior.

Los orígenes de los medios de asalto se remontan al otoño de 1935, cuando Gran Bretaña concentró cerca de 800.000 Tn. de

Texto e ilustraciones sacadas del volumen **«Grandi battaglie navali»**. C. 1981. Gruppo Editoriale Fabbri, Milano. Traducción de Carlos Mazo

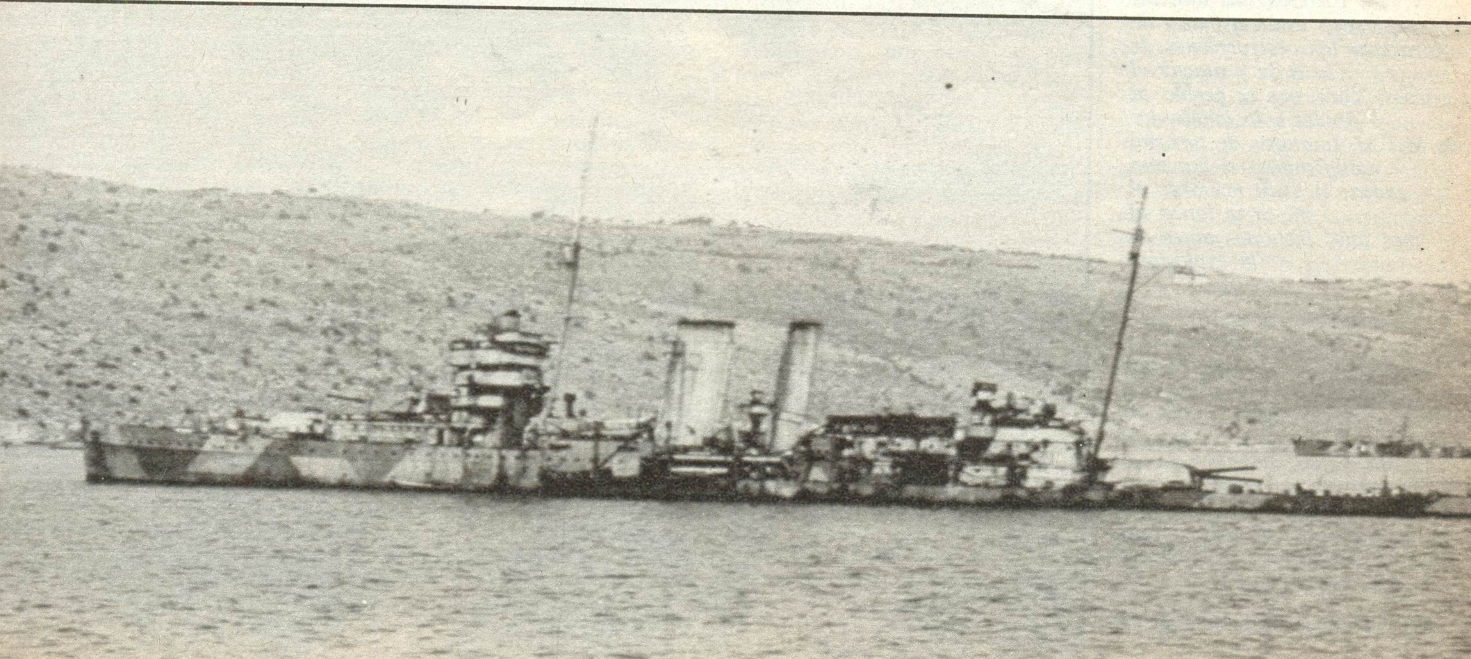
Operadores de la X Mas.

uques de guerra en el Mediterráneo en el momento de estallar a crisis italo-etíope. Dos oficiales el Cuerpo de Ingenieros Navales e la Marina italiana, Elios Toschi Teseo Tesei, propusieron nueos medios para penetrar en los uertos enemigos y atacar las nas allí fondeadas. La utilización e estos medios comportaba a la ez una organización adecuada. n setiembre de 1938, la nueva pecialidad empezó a asumir un rácter orgánico, con un proama inicial de construcciones y adiestramiento, respecto al cual se mantuvo el más estricto secreto. Mientras tanto, se estudiaron las modalidades de transporte de los medios de asalto hasta las proximidades de los objetivos, de suerte que fueron elegidos los buques de superficie para transportar las pequeñas embarcaciones explosivas, y los sumergibles para los medios de asalto submarinos denominados S.L.C. (Siluri a Lenta Corsa [Torpedos de Marcha Lenta]), más comúnmente conocidos con el nombre de «maiali» («cerdos»).

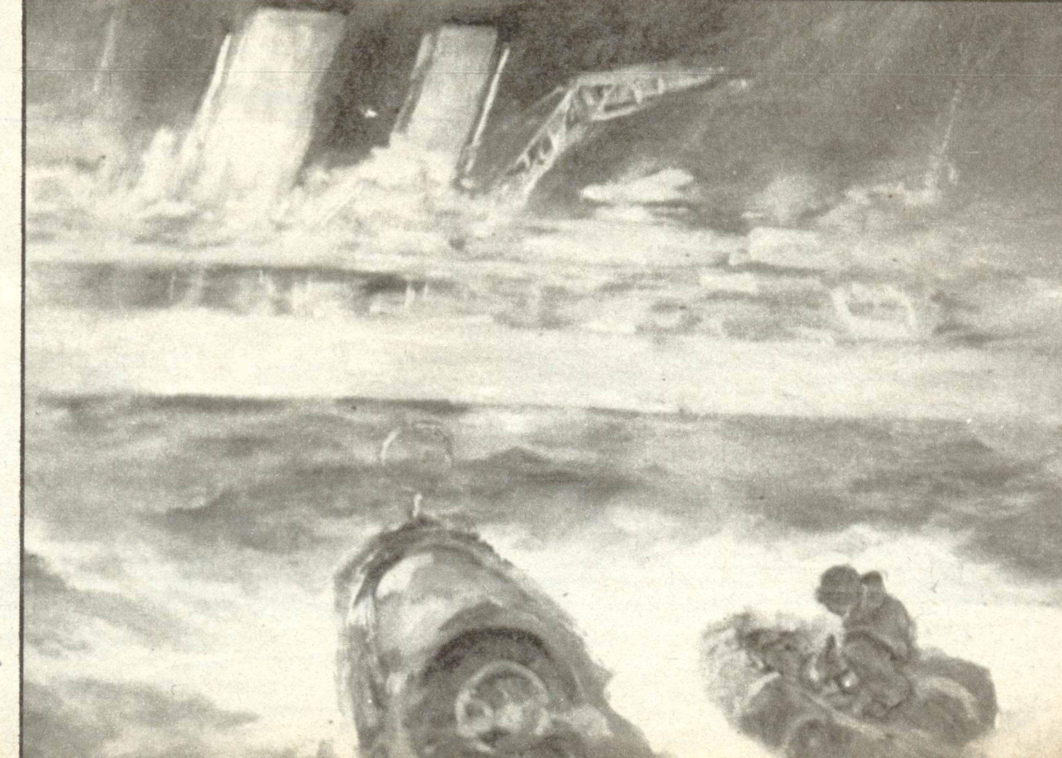
En el momento de la entrada de Italia en la guerra, esta sección especial disponía de 11 «maiali», además de varias embarcaciones explosivas M.T.M. (Motoscafi da Turismo Modificati [Motoras de Turismo Modificadas]) y de otros tipos. Ya se hallaban preparados dos submarinos para el transporte de los S.L.C. El funcionamiento de los medios submarinos y el del equipo de operadores, así como su grado de adiestramiento, aún eran imperfectos ya fuera en cuanto a objetivos y dificultades técnicas, ya fuera por los escasos recursos financieros a disposición. De este modo se perdió la ocasión, irrepetible, de organizar un ataque inicial por sorpresa a las bases anglofrancesas del Mediterráneo.

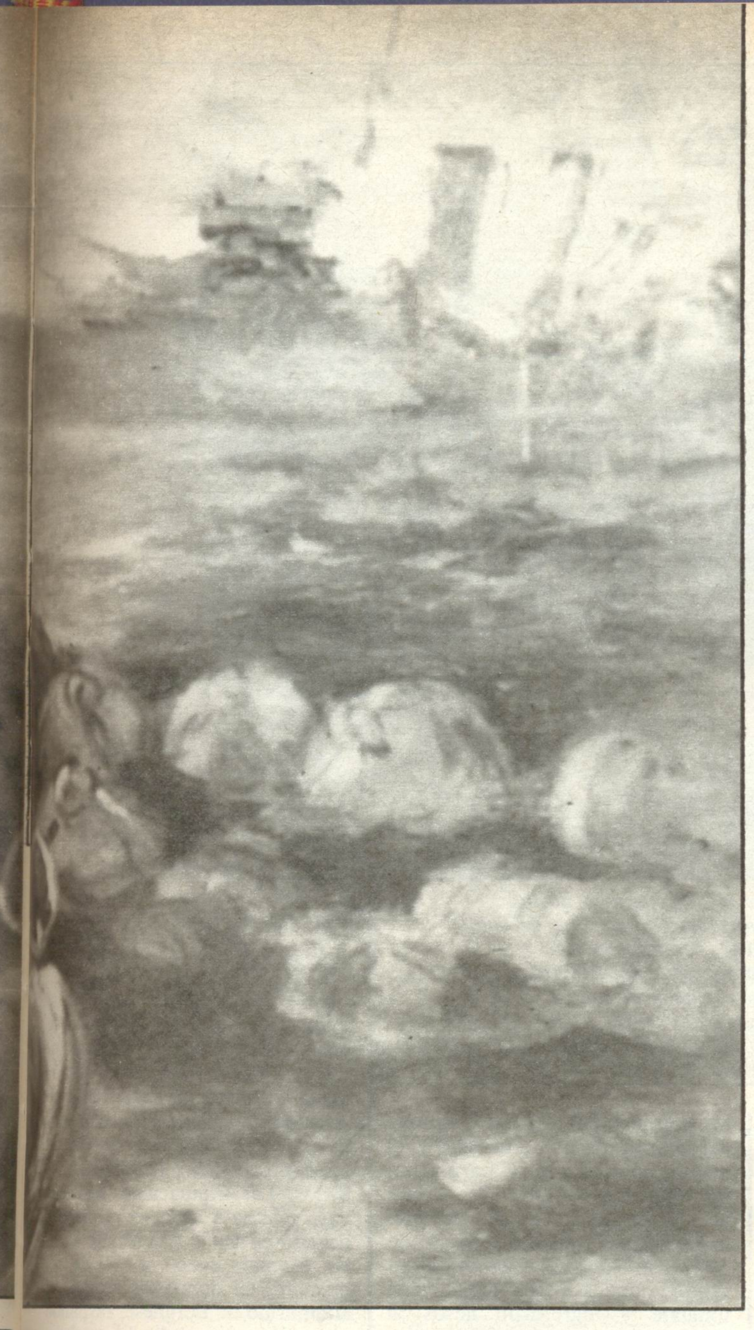
Las primeras operaciones,

El crucero York *gravemente averiado por las lanchas explosivas en el transcurso de la acción italiana contra Suda. La unidad fue destruida a continuación por sucesivos ataques aéreos alemanes.*



Dos representaciones pictóricas de R. Claudus de la acción de los medios de asalto italianos contra Suda. Arriba: las lanchas explosivas están a punto de atravesar las obstrucciones de la rada y atacar al crucero York, que se perfila al fondo; a la izquierda: un M.T.M. (motoras de turismo modificadas) es lanzado contra el York mientras el piloto se lanza al mar unos instantes antes de la explosión.





proyectadas con S.L.C. contra la ciudad egipcia de Alejandría entre julio y setiembre de 1940, fracasaron en dos ocasiones a causa de la destrucción de los sumergibles *transportadores* antes de que se iniciase la acción. Fueron preparadas otras dos embarcaciones para intentar un ataque a Gibraltar en octubre de 1940, acción también malograda por defectos en los «maiali» a pesar de los esfuerzos de los operadores. En marzo de 1941, el grupo asumió la denominación oficial de X Flotilla Mas, que comprendía una sección submarina a las órdenes del capitán de corbeta Junio Valerio Borghese, y otra de superficie mandada por el capitán de corbeta Giorgio Giobbe, mientras que el mando de la Flotilla recayó en el capitán de fragata Vittorio Moccagatta.

Tras el ataque de Italia a Grecia, la Regia Marina había destacado en el Egeo una escuadrilla de lanchas explosivas, a cuyo fin fueron aparejados dos destructores para que pudiesen acercarlas hasta los objetivos. En los primeros meses de 1941 se proyectó una acción contra el puerto de Suda, en la isla de Creta, con la intención de obstaculizar las operaciones británicas de tráfico mercante entre Egipto y Grecia. La ocasión favorable se presentó el 25 de marzo, una vez que se tuvo la certeza de que varias naves se encontraban en la rada. Los destructores italianos zarparon de la isla de Stampalia, en la posesión italiana del Dodecaneso en el mar Egeo, con seis lanchas explosivas al mando del teniente de navío Luigi Faggioni. En el transcurso de la noche las motoras penetraron en la profunda bahía, tras haber superado tres tipos de obstrucciones y algunos reflectores que exploraban el espejo de agua. Apenas consiguieron llegar a tiempo: hacia las 05.30, cuando los cruceros británicos **Coventry** y **York** se disponían a abandonar la rada, las lanchas explosivas se lanzaron al ataque. El **Coventry**, que ya estaba maniobrando, eludió el impacto; el **York** fue alcanzado de pleno por el pequeño barco de Faggioni y encalló en el fondo, a la vez que también era alcanzado el petrolero **Pericles**. En los meses siguientes, los ataques aéreos acabaron por demoler los restos del crucero; en cuanto al petrolero, reparado apresuradamente, se partió por la quilla y se hundió durante un violento temporal en el Océano Atlántico.

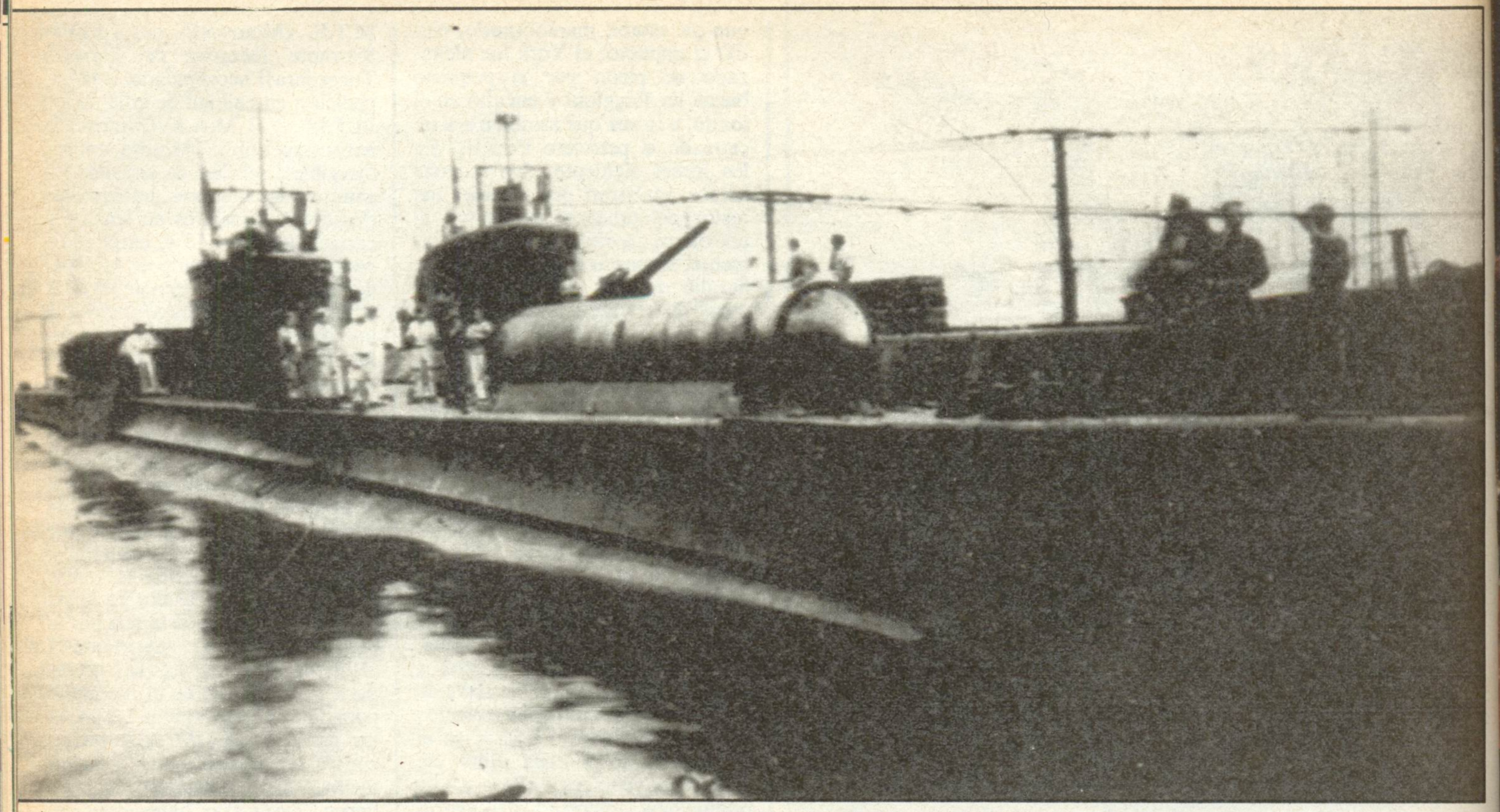
El triunfo de Suda aceleró los preparativos para los ataques a Gibraltar y Malta. La intentona contra Gribaltar fracasó de nuevo por averías en los S.L.C., si bien en dicha ocasión se puso a prueba una nueva base especial. En efecto, desde hacía tiempo, la Marina italiana transportaba en secreto torpedos y materiales para equipar la nave cisterna **Fulgor**, de 6.504 t.a.b.; dicho barco se hallaba fondeado en el puerto de Cádiz desde el estallido de la guerra y la operación se llevaba a cabo para que sirviese de nave de apoyo a los sumergibles italianos que eran enviados a operar en el Atlántico. Se le denominó de forma convencional «Base C» y poquísimos interesados tuvieron conocimiento de la misma. En la noche del 23 de mayo de 1941, el comandante Junio Valerio Borghese remontó, con el submarino **Scirè**, el río Guadalete, sin ser visto por los españoles ni por las numerosas naves fondeadas en el puerto, algunas de las cuales eran británicas. Se acercó al buque cisterna **Fulgor** y embarcó a los operadores de los medios de asalto, que habían llegado a España en avión con documentos falsos. Después abandonó el puerto poco antes del alba y puso rumbo a Gibraltar.

Una serie de fallos técnicos en los S.L.C. obligaron a posponer de nuevo la violación del bastión fortificado.

A continuación le tocó el turno a Malta, una empresa dramática que impuso a la X Flotilla Mas el más alto sacrificio, ya que en ella perecieron muchos de sus hombres más valerosos y capaces. Las informaciones acerca de las defensas por mar de la isla y, en especial, sobre los sistemas de vigilancia y localización de superficie hacían presumir que eran bastante vulnerables y permitían considerar que era posible la aproximación del grupo de asalto con un margen razonable de riesgo. En consecuencia, se dispuso una compleja fuerza de ataque. Del puerto de Augusta zarpó el buque explorador **Diana** con ocho lanchas explosivas M.T.M. a bordo y una embarcación algo mayor, a remolque, con 2 «maiali» S.L.C., uno destinado a desmantelar las obstrucciones y el otro para atacar los submarinos británicos de la base de Marsa Muscetto. Una lancha torpedera M.T.S. (Motoscafo da Turismo Silurante [Motora de Turismo Torpedera]) acompañaba a la expedición en calidad de guía de los M.T.M., y 2 M.A.S. (Motoscafo antisommergibile [Motora antisumergible]) servían de escolta. En cuanto a los hombres, habían sido elegidos los mejores en lealtad y capacidad. Eran 43 y, entre ellos, Moccagatta al mando de la expedición; Giobbe a bordo del M.T.S. y Tesei con Pedretti destinados a uno de los S.L.C.; aparte de éstos, los demás eran iguales en cuanto a espíritu y ánimo, decisión y firmeza, valor juicioso y capacidad.

Se intentó llevar a cabo la empresa en la noche del 25 al 26 de julio de 1941. El acercamiento al objetivo se demoró a causa de varios inconvenientes, con lo que se redujo el tiempo disponible para la acción; además, entre tanto, el grupo de asalto ya había sido descubierto a distancia por el radar de Malta, de suerte que la artillería costera estaba alerta para sorprenderlo en el momento oportuno. Cuando hacia las 04.40 los primeros M.T.M. se lanzaron contra las obstrucciones aún intactas, se desencadenó un infierno: Tesei, tras haber considerado el retraso cada vez mayor en la acción y que finalizaba el plazo establecido para destruir las obstrucciones, decidió junto con el leal Pedretti, en una estoica coincidencia de intenciones y rectitud, sacrificar las propias vidas efectuando la explosión inmediata del S.L.C. contra las obstrucciones sin activar el dispositivo de retardo que les habría permitido alejarse y ponerse a salvo. Casi al mismo tiempo, el alférez de navío de Armas Navales Arsitide Carabelli, piloto de la primera de las lanchas explosivas, al advertir por un instante que las obstrucciones estaban intactas, decidió arrojarse contra ellas, con el sacrificio de la propia vida, para abrir una vía hacia el interior de Malta a los M.T.M. que le seguían. En aquel mismo instante las defensas de la isla abrieron un intenso fuego contra los restantes medios. Se produjo una verdadera tragedia. Los M.A.S. y el barco que transportaba los «miali» lograron alejarse, pero a la mañana siguiente los aviones de Malta los alcanzaron y destruyeron. Murieron en la acción los comandantes Moccagatta y Giobbe. Sólo el **Diana** y el M.T.S. pudieron regresar a la base.

La X Flotilla Mas reaccionó de inmediato con firmeza y rapidez ante el triste revés de Malta, reorganizando sin demora toda la plantilla. Otros hombres sustituyeron a los que habían desaparecido, y nuevos medios potenciaron la flotilla; se le asignó otro sumergible para el transporte de los S.L.C.; fueron experimentados nuevos tipos de lanchas explosivas que enseguida entraron en ser-



El submarino Sciré *fue el más famoso de los sumergibles destinados al transporte de medios de asalto de la X Flotilla Mas. Probablemente sea ésta la única imagen fotográfica del famoso navío. Las fotos que por lo general suelen mostrarse como del* Sciré *lo son en realidad del gemelo* Ambra.

vicio, y se aparejaron pequeñas embarcaciones de superficie para el transporte de aquéllas, al tiempo que se constituía el «Grupo Gamma», una sección de nadadores de asalto provistos de pequeños ingenios explosivos que aplicaban a la carena de los barcos. Sin pérdida de tiempo se trazaron planes para nuevas misiones.

Le correspondió al **Scirè** iniciar la nueva serie de acciones, con 3 «maiali» que atacaron el puerto militar y la rada de Gibraltar en la noche del 18 al 19 de setiembre de 1941; en esta ocasión fue utilizado el **Fulgor** como en la vez anterior. El éxito fue completo: saltaron por los aires 3 buques, 2 de los cuales eran petroleros de gran tonelaje, y además todos los operadores fueron puestos a salvo por el servicio secreto de la Marina italiana. Sin embargo, el éxito más espectacular se registró tres meses más tarde, en la noche del 18 al 19 de diciembre de 1941, y fue la acción más famosa en la historia de los medios de asalto de todos los tiempos y de cualquier bandera, es decir el ataque a la ciudad egipcia de Alejandría, en donde los acorazados **Valiant** y **Queen Elizabeth**, y el petrolero **Sagona** fueron blanco de los pequeños «maiali».

Entre tanto, la X Flotilla había realizado su obra maestra de organización exactamente a pocas millas de Gibraltar. El servicio secreto de la Marina italiana organizó pacientemente una compleja red de puntos de apoyo para los medios de asalto en territorio español. Una casa de campo, que distaba unos 4 kilómetros de Gibraltar, fue alquilada en la bahía de Algeciras y se transformó en observatorio y base de asaltantes para las acciones contra los buques mercantes anclados en la rada. El primero de dichos ataques fue realizado por 12 hombres rana en la noche del 14 de julio, con un éxito parcial y en el que fueron dañadas 4 naves.

Mientras tanto había sido puesto a flote, con el pretexto de repararlo para vendérselo a un armador español, el buque cisterna **Olterra**, de 4.995 t.r.b., que había sido medio hundido por la tripulación cerca de Algeciras en el momento de estallar la guerra. En pocos meses se convirtió en una eficaz base secreta para S.L.C. y para los nadadores de asalto, y contaba además con un taller de montaje y mantenimiento de medios. Más tarde, en la primavera de 1943, se creó otra base secreta de hombres rana en el buque **Gaeta**, que se hallaba retenido en Huelva, a la vez que seguía funcionando la «Base C» del **Fulgor**.

A pesar de algunas sospechas, los adversarios nunca consiguieron descubrir esas bases, e incluso después del armisticio de 1943 el secreto del **Olterra** no salió a la luz hasta que no lo revelaron los italianos.

Las acciones de los S.L.C. y de los hombres del «Grupo Gamma» del **Olterra** fueron numerosas y, si bien la oposición fue encarnizada, no faltaron los triunfos. La última acción fue llevada a cabo durante la noche del 3 al 4 de agosto de 1943 con 3 S.L.C. que hundieron sendos buques mercantes de gran tonelaje y regresaron ilesos al barco que les servía de base. La «Décima» realizó otras acciones, en especial después de la invasión aliada de Africa del Norte, y entre ellas debe recordarse la del 11 de diciembre de 1942 en el interior del puerto de Argel, cuyas defensas fueron forzadas por el submarino **Ambra** al mando de Mario Arillo; los buques mercantes fueron atacados por 3 «maiali» y 10 «Gamma».

Entre tanto, se preparaban otras acciones contra Nueva York y contra Freetown.

La X Flotilla Mas siguió operando aún después del armisticio; en el Sur, con la Regia Marina y principalmente con los «Gamma» y los S.L.C., y en el Norte, con la utilización de lanchas explosivas por parte de la República Social.

Los resultados obtenidos por la X Flotilla Mas, hasta el armisticio del 8 de setiembre de 1943, pueden resumirse en 5 buques de guerra y 27 mercantes hundidos o dañados gravemente, con un total de unas 265.000 toneladas.

La noche de Alejandría

Se le encomendó al **Scirè**, al mando de Borghese, la misión de transportar un grupo de asaltantes con los respectivos «maiali» hasta la bocana de la gran base de Alejandría, «residencia» en Egipto de la flota británica del Mediterráneo. El **Scirè** transportaba 3 S.L.C. Las tripulaciones respectivas, más una de reserva, habían llegado en vuelo a la isla de Lero, en el mar Egeo, el 12 de diciembre, en donde las recogió el submarino de Borghese, zarpando a continuación el día 14 rumbo a Alejandría. Las tres tripulaciones de las embarcaciones de asalto se hallaban constituidas del siguiente modo: teniente de navío Luigi Durand de La Penne y jefe de buceadores Emilio Bianchi; capitán de Armas Navales Vincenzo Martellotta y 2.º jefe de buceadores Mario Marino; y el capitán de Ingenieros Navales Antonio Marceglia y el buceador Spartaco Schergat. De La Penne asumió el mando al ser el único oficial naval de la expedición.

El comandante Borghese, que navegaba con increíble maestría en inmersión entre los campos de minas y prácticamente rozando el fondo, condujo el **Scirè** y los asaltantes hasta muy cerca de la embocadura del puerto de Alejandría, que estaba muy vigilado. Una vez en el mar, los operadores siguieron, con gran sangre fría, a una escuadrilla de destructores británicos que arribaban al puerto, con lo que lograron pasar, a través de la apertura de las dis-

Salida de medios de asalto submarinos tipo S.L.C. (Siluri a lenta corsa [Torpedos de marcha lenta], más conocidos como «maiali» [cerdos]) de los cilindros contenedores instalados en el sumergible transportador. De un cuadro de R. Claudus. (Stato Maggiore della Marina)

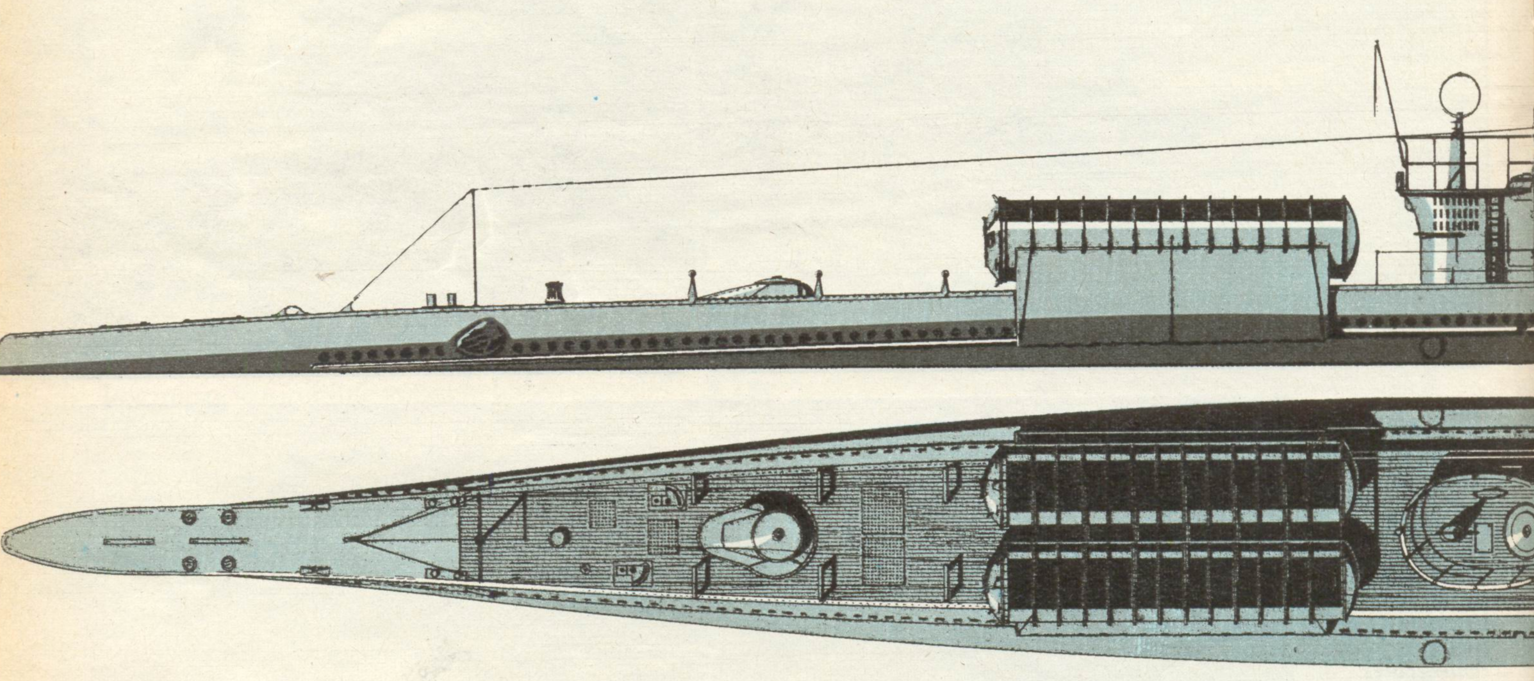
Ataque de un S.L.C. a un buque británico. Un operador está colocando en la quilla la carga explosiva.

AMBRA (1942). Marina italiana

Sumergible para el transporte de medios de asalto tipo S.L.C.



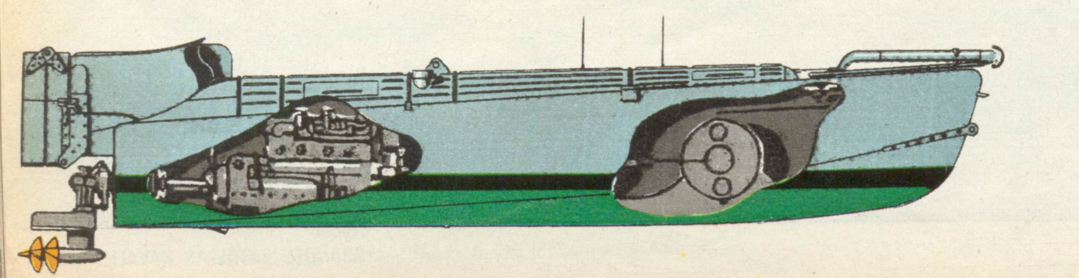
Astilleros	*O.T.O. - Muggiano (La Spezia)* *Puesta en grada: 28-8-1935* *Botadura: 28-5-1936* *Completado: 4-8-1936* *Pérdida: 9-9-1943*
Desplazamiento	*695 t. / 855 t.*
Dimensiones	*Eslora: 60,18 m.* *Manga: 6,45 m.* *Calado: 4,72 .*
Aparato motor	*2 motores diesel Tosi y Fiat* *2 motores eléctricos Marelli* *Potencia: 1.400 HP / 800 HP* *Velocidad: 14,7 nudos / 7,5 nudos* *Autonomía: 2.200 millas a 14 nudos en superficie* *74 millas a 4 nudos en inmersión*
Armamento	*2-13,2 a.a.; 5 tlt. 533 mm. (3 a proa, 2 a popa; 12 torpedos); 3 cilindros contenedores S.L.C.*
Tripulación	*4 oficiales y 40 suboficiales y marineros*



M. T. M. Motoscafo da Turismo Modificato

Marina italiana
Medio de asalto de superficie

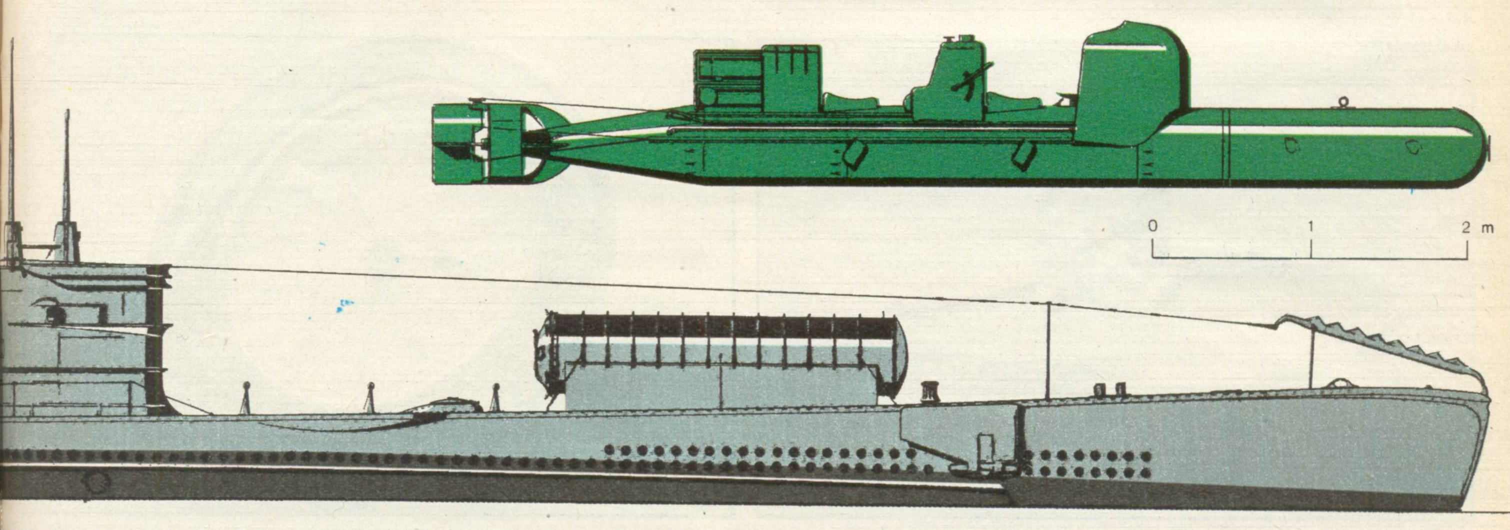
Astilleros	*Baglietto - Varazze y Establecimientos Aeronáuticos* *S.I.A.I. - Sesto Calende*
Años de construcción	*1940-42*
Desplazamiento	*1,20 t.*
Dimensiones	*Eslora: 6,15 m.* *Manga: 1,70 m.* *Calado: 0,45 m.*
Aparato motor	*1 motor de explosión Alfa Romeo de 6 cilindros, 3.500 c.c., 95 HP* *Velocidad: 31 nudos* *Autonomía: 85 millas a 31 nudos*
Armamento	*1 carga explosiva*
Tripulación	*1 hombre*

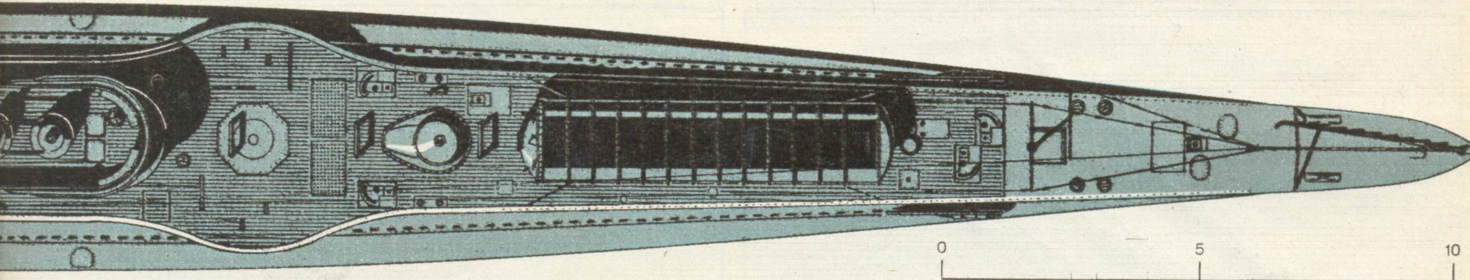


S. L. C. Siluro a Lenta Corsa

Marina italiana
Medio de asalto submarino

Astilleros	*Talleres San Bartolomeo - La Spezia*
Año de construcción	*A partir del otoño de 1935*
Dimensiones	*Eslora: 6,70 m.* *Diámetro: 533 mm.*
Profundidad de prueba	*25 – 30 m.*
Aparato motor	*Primera versión:* *1 motor eléctrico de 11,1 HP* *Versiones sucesivas:* *1 motor eléctrico de 1,6 HP* *Velocidad máxima: 4,5 nudos* *normal: 2,3 nudos* *Autonomía: 4 millas a 4,5 nudos* *15 millas a 2,3 nudos*
Armamento	*Primera versión:* *Carga explosiva de 220 kg.* *Versiones sucesivas:* *Carga explosiva de 250 kg.* *Ultima versión:* *Carga explosiva de 300 kg.*
Tripulación	*2 hombres*



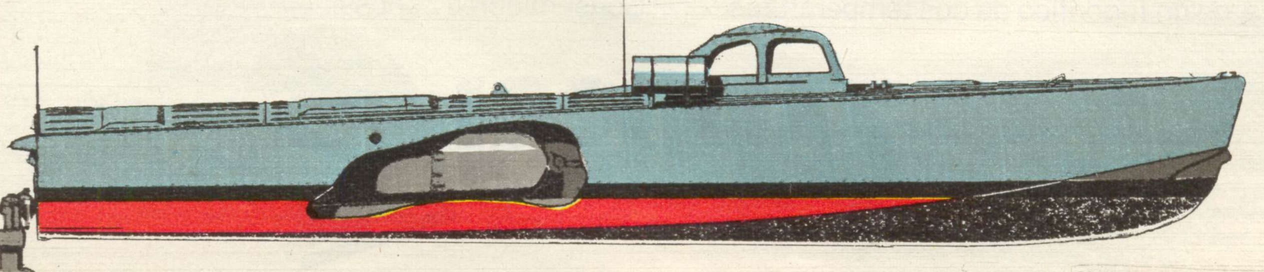


M. T. S. M. A.

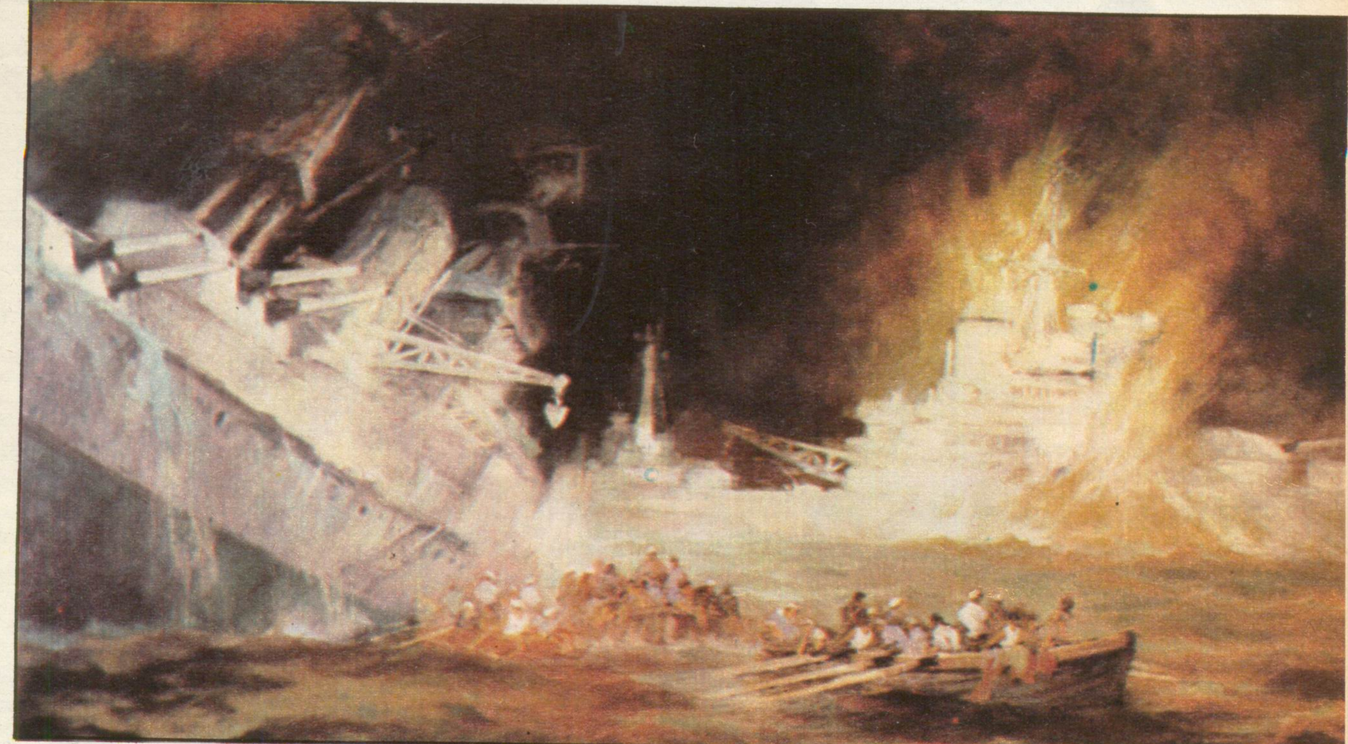
Motoscafo da Turismo Silurante Modificato Allargato
(Lancha de Turismo Torpedera Modificada y Ampliada)

Marina italiana
Medio de asalto de superficie

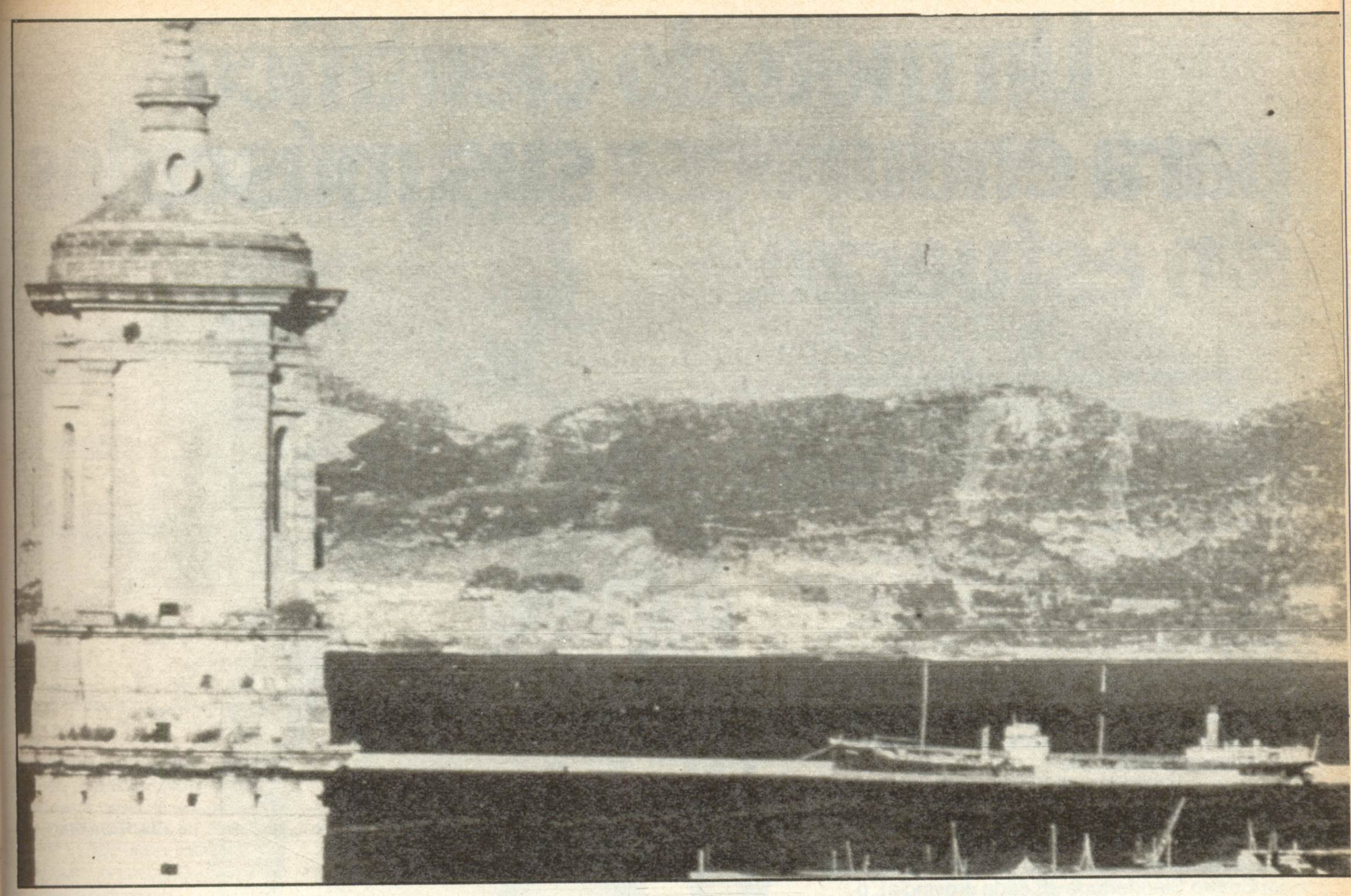
Astilleros	*Baglietto - Varazze y Establecimientos Aeronáuticos S.I.A.I. - Sesto Calende*
Años de construcción	*A partir de 1942*
Desplazamiento	*3,71 t.*
Dimensiones	*Eslora: 8,8 m.* *Manga: 2,32 m.* *Calado: unos 0,7 m.*
Aparato motor	*2 motores de explosión de 190 HP en total* *Velocidad: 29 nudos* *Autonomía: 250 millas a 29 nudos*
Armamento	*1 torpedo de 450 mm.; 2 bombas torpedo de 70 kg.; un mosquete automático M.A.B. (cal. 9); 12 bombas de mano*
Tripulación	*2 hombres*



Intento de penetración en Malta por parte de los medios de asalto italianos. La empresa fracasó porque los medios de asalto fueron descubiertos por el radar británico. En la operación se sacrificaron voluntariamente algunos de los operadores mejor preparados de la X Mas.



El puerto de Alejandría, en la noche del 18-19 de diciembre de 1941: los medios de asalto italianos hacen que salten por los aires los acorazados británicos Valiant *y* Queen Elizabeth *y el petrolero* Sagona. *En la acción, la más famosa de las realizadas por los medios de asalto italianos, también fue dañado un destructor que se hallaba fondeado al costado del petrolero. Sin embargo, las tripulaciones de los acorazados británicos pudieron ser evacuadas, ya que el teniente de navío Durand de La Penne y el buceador Bianchi, prisioneros a bordo del* Valiant, *advirtieron al comandante en el último momento.*



La nave cisterna italiana Olterra, *base secreta de los medios de asalto submarinos atracada en el muelle de Algeciras. Al fondo, el Peñón de Gibraltar y buques fondeados. La excepcional fotografía fue tomada en el año 1943 desde la terraza del consulado de Italia en Algeciras.* el Olterra, *semihundido por la tripulación cuando estalló la guerra, fue puesto a flote en el 1942 con el pretexto de repararlo para vendérselo a un comprador español. La realidad es que fue transformado en pocos meses en una eficaz base para los hombres-rana de asalto y comprendía, además, un taller de montaje y mantenimiento de las embarcaciones de asalto. En la primavera de 1943, se contaba, además del* Olterra, *con otra base secreta en el buque* Gaeta, *retenido en Huelva. Los adversarios nunca lograron descubrir estas bases, ni siquiera después del armisticio de 1943; el secreto fue revelado por los propios italianos. La última acción del* Olterra *se realizó en la noche del 4 de agosto de 1943: tres S.L.C. hundieron tres grandes mercantes y regresaron ilesos al buque.* *(Foto L. Pelegrini)*

tintas obstrucciones, hasta el interior del puerto. Acto seguido, los «maiali» llegaron hasta la parte más interior, y minaron los acorazados Valiant (De La Penne - Bianchi) y Queen Elizabeth (Marceglia - Schergat) y el petrolero Sagona (Martellotta - Marino). Nada mejor que la descripción de uno de los participantes puede dar idea de cómo se desarrolló la acción. De los informes de la operación, dejando aparte el del jefe de la misión harto conocido y difundido en los años siguientes, hemos seleccionado el parte de Marceglia: «A las 00.15, abandono la formación a unos cien metros de la punta del rompeolas, tras una interpretación errónea de una explosión de carga submarina, que considero como el choque contra un escollo, por lo que paro el motor. Reanudo la marcha y me alejo trazando lentamente un amplio arco alrededor de la extremidad del muelle. Los faros están encendidos e iluminan el muelle y las obstrucciones, se escuchan voces, un hombre se mueve por la cabecera con una linterna... Reconozco la obstrucción fija exterior y la bordeo hasta el faro rojo de la extremidad; a continuación doy un viraje de 40°... Hacia las 00.40, oigo un leve ruido a babor por popa y veo el perfil gris de un destructor que rápidamente se dirige hacia el punto en donde estoy... pasa a una distancia de unos 15 metros, viro a estribor para alejarme... Respiro a pulmón libre, mi segundo hombre ya ha iniciado la respiración con el oxígeno y está completamente tumbado a estribor del aparato con el fin de no sobresalir nada del agua. Se acerca otro destructor... Alcanzo la obstrucción cuando pasa el tercer destructor... Paso esta obstrucción y la segunda, que dista unos 20 metros, por la superficie, penetro en la dársena comprendida entre las obstrucciones y los espigones de madera, y con rumbo 90°, procedo al reconocimiento de los rompeolas... Avisto el perfil del acorazado francés **Lorraine**, me detengo y elijo en tierra un punto de referencia sobre el rumbo 40° que es mi rumbo de ataque. Dicha referencia está constituida por una fila de luces azules, quizá las ventanas de un taller o un almacén. Durante la navegación con rumbo 40°, me encuentro con un buque fondeado y, al cabo de un poco, avisto a la distancia de unos 300 metros mi presa, el acorazado **Queen Elixabeth**... Después de cinco minutos de navegación, descubro a proa una serie de boyas de una obstrucción, en grupos de a cuatro, de forma esférica y diámetro no superior a los 30 cm. Viro a babor, me dirijo en sentido paralelo a dicha obstrucción y me detengo... Prefiero no salvar el obstáculo... Flanqueo la obstrucción en dirección hacia la proa del buque y de este modo llego a la extremidad... Penetro en la dársena interior, y rodeando la proa del barco, me dirijo a la borda de estribor para no quedarme entre el buque de guerra y las luces del otro barco fondeado. El único signo de vida a bordo es la lumbre del cigarrillo de un hombre que pasea por el castillo. Voy hasta el punto que coincide con la chimenea y me pongo la máscara submarina. A las 03.00 me sumerjo a una distancia del blanco de unos 30-40 metros. El manejo del aparato es bastante laborioso; su velocidad de caída aumenta a medida que se desciende y no logro detenerlo con los timones, quizá porque no tiene suficiente empuje. Siento un agudo dolor en el oído; por fin tocamos fondo a 13 metros y se levanta una nube de fango. Me arrastro por el fondo con rumbo 180°... en

determinado momento considero que nos encontramos bajo el casco de la nave, envío al buceador para que efectúe un reconocimiento y sube con el ascensor (un cabo sujeto al aparato) unos cinco o seis metros.

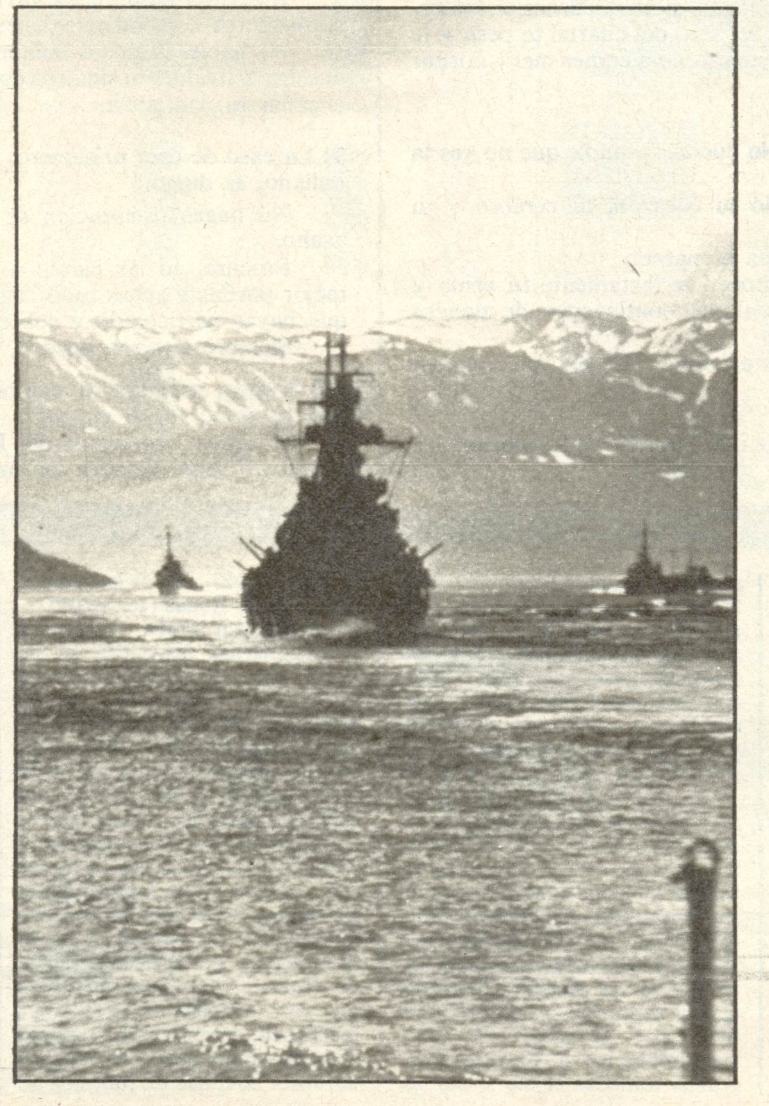
Vuelve y me hace indicación de proseguir. Avanzo algunos metros... le mando que efectúe otro reconocimiento.

El buceador me hace una señal para que suba.

Doy aire a la caja de emersión, el ingenio tarda en separarse del fondo, por fin se pone en movimiento y asciende cada vez con mayor rapidez hasta chocar con violencia contra el casco del buque. Estoy en el punto correspondiente a la quilla de balance de estribor, a la que aplico el ingenio con una mordaza. Envío al buceador a la otra quilla para que efectúe en ella la conexión. En la subdivisión del trabajo, le he asignado al buceador Schergat esta fase al comprobar mi escasa capacidad para mantener el equilibrio y la dirección bajo el agua por la noche.

El primer intento no tiene éxito... Schergat regresa, pero le ordeno que vuelva a intentarlo. Después de un tiempo, que me parece larguísimo, por fin recibo la señal: ya ha llegado a la otra parte. Le llevo la otra mordaza y fijamos el cable a la quilla de balance de babor. Volvemos a la embarcación y, tras haber separado la carga, Schergat me advierte que se siente mal. La prolongada permanencia respirando oxígeno y los trabajos a 10 m de profundidad le han provocado un principio de intoxicación por oxígeno con

Un S.L.C. es descendido al mar para un ejercicio en la base de adiestramiento de la X Mas en Bocca di Serchio.



las típicas sacudidas epilépticas. Termino el trabajo solo: llevo la cabeza (explosiva) a la quilla del barco, la fijo al cable a una distancia de un metro y medio del casco y activo las espoletas. Son casi las 03.25. Regreso a la embarcación, inundo la caja de emersión, me separo del barco y me sumerjo hacia el fondo. Las condiciones de mi segundo hombre son muy precarias, me hace continuas señales para que suba a la superficie y lleno de aire la caja de emersión. La subida es muy brusca y procuro frenarla inundando parcialmente el depósito de emersión; a pesar de esto, salimos del agua en medio de un fuerte remolino. A bordo ya se han dado cuenta y un pequeño reflector de popa ilumina el espejo de agua del que emergemos. Metemos la cabeza debajo del agua y esperamos. Al cabo de un minuto, todo está en calma de nuevo. Iniciamos en sentido inverso el rumbo de llegada. Cuando pasamos por delante del buque, descubro a proa del Valiant una luz dirigida hacia el agua y me parece ver una embarcación. Quizá haya algo que no les ha salido bien a mis compañeros. A un centenar de metros de las obstrucciones del barco, quietos, nos quitamos las caretas y activamos las espoletas de las bombas incendiarias. Continúo con rumbo 220º, paso más allá del buque de carga, y después viro levemente a babor para reconocer la costa; de este modo, me encuentro con que navego por las aguas fétidas del desagüe de una cloaca. Sobrepaso el muelle maderero, llego al muelle algodonero y, por último, reconozco la playita del matadero. Yo había elegido

El decálogo de la décima flotilla Mas

«Ruego que una y otra cosa,
la victoria y el retorno, Tú concedas,
pero si una sola cosa, oh Dios, has de dar,
la victoria concede sola.»

De la página 3 a la página 7 del Decálogo, reproducimos:

1) Permanece en silencio

Es indispensable mantener el secreto incluso en los mínimos detalles y con todo el mundo, aún con los parientes y amigos más queridos. Cualquier indiscreción es una traición porque compromete nuestra obra y además puede costar la vida a muchos de nuestros compañeros.

2) Sé serio y modesto.

Has prometido comportarte con arrojo.

Te hemos creído. Basta de este modo.

Es inútil hacer alarde de tu decisión delante de parientes, amigos, superiores y compañeros.

No se hace, de una promesa tan hermosa, el escabel de la vanidad personal.

Sólo los hechos hablarán.

3) No solicites recompensas.

La recompensa más hermosa es la conciencia de haber llevado a término la misión que nos ha sido confiada.

Las medallas, los elogios, los honores, son el orgullo de quien los recibe por el espontáneo reconocimiento de quien juzga, no de quien los solicita o mendiga.

4) Sé disciplinado.

Antes que el valor o la habilidad, se te pide la disciplina más profundamente sentida: la del espíritu y la del cuerpo.

Si no saludas, si no eres educado, si no obedeces en las pequeñas cosas de cada día, si el servicio del cuartel te pesa y te parece indigno de ti, si no sabes adaptarte a comer mal y dormir peor:

No eres de los nuestros.

5) No tengas prisa en actuar. No cuentes a nadie que no ves la hora de partir.

Podrás actuar sólo cuando tu corazón, tu cerebro y tu cuerpo estén preparados.

Si eres impaciente, no estás preparado.

Tienes que aprender a conocer perfectamente tu arma y has de aprender a utilizarla en cualquier contingencia de manera perfecta.

El adiestramiento nunca es excesivo. Has de sentir pasión por él.

Debes mejorar cada día.

Sólo quien te manda es juez incensurable de tus posibilidades.

6) Has de tener siempre el valor de los fuertes, no el de los desesperados.

Se te exigirá un esfuerzo enorme, más allá del cual está el éxito. Para satisfacerlo necesitas todas tus energías físicas y morales. Tu determinación de tener éxito a toda costa debe nacer, por esto, de lo profundo de tu corazón, expresión purísima de tu amor a la Patria, y no debe ser el gesto desesperado de un frustrado o un desilusionado.

Tu vida militar y privada debe ser honesta, sencilla y serena.

7) Tu vida es valiosa, pero el objetivo aún es más valioso.

Debes recordarlo en el momento de la acción.

Repítetelo a ti mismo cien veces al día y jura que no fracasarás en la prueba.

8) No des información al enemigo.

No debes permitir que sean capturadas las armas ni el material que se te ha confiado. Si después de haber operado caes prisionero, recuerda que sólo debes comunicar al enemigo tus datos personales y tu graduación.

Se te prohíbe —por tu honor de soldado— revelar:

—de dónde vienes
—cómo has llegado hasta el lugar de la captura
—los nombres de tus superiores o compañeros
—las armas que utilizas y las que conoces
—el contenido y la existencia de este Decálogo.

Aunque el enemigo diga que está informado, no confirmes nada, responde siempre: «No puedo contestar».

Recuerda siempre que no debes traicionar a tu País ni a tus compañeros con indiscreciones.

No hables de cosas militares y menos aún de nosotros y de nuestra actividad, ni siquiera con compañeros de prisión; pueden engañar tu confianza.

9) En caso de caer prisionero, siéntete siempre orgulloso de ser italiano, sé digno.

No hagas ostentación de tu pertenencia a los medios de asalto.

Procura, en las cartas a los familiares, comunicar como mejor puedas y sepas todo cuanto conozcas sobre la acción en que hayas participado y sobre el enemigo en general.

Siempre que sea posible, trata de huir.

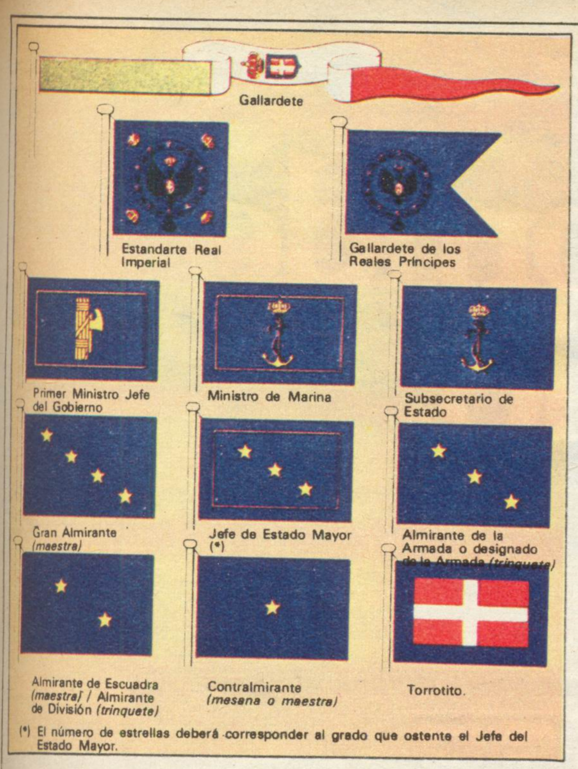
10) Si caes, otros mil te seguirán: de gregario, te convertirás en jefe, en guía; en un ejemplo.

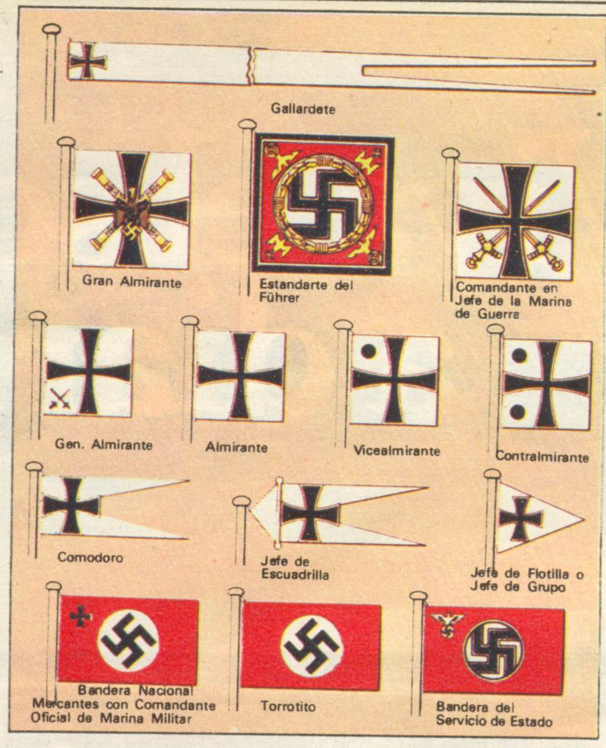
Las páginas siguientes del Decálogo llevan los nombres de cuantos lo han dictado: los muertos y los vivos.

esta playa como punto de desembarco porque se encontraba fuera del cinturón aduanero del puerto, del que yo sabía que estaba muy vigilado. Me alejo de la costa para dirigirme a aguas profundas, nos quitamos los aparatos de respirar, los destruimos y los hundimos; lastro el aparato, activo el autodestructor y lo hundo.

A nado nos dirigimos lentamente hacia tierra...».

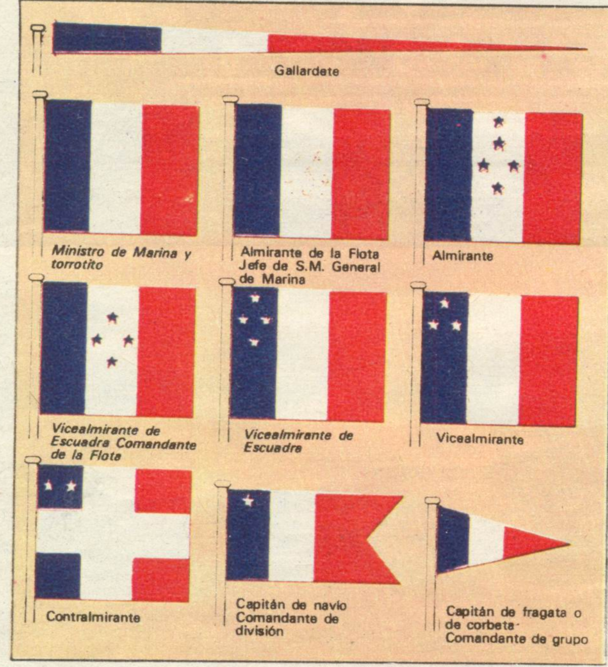
Pocas horas más tarde, las cargas estallaron de forma regular. Durand de La Penne y Bianchi se encontraban prisioneros a bordo del **Valiant** y, en el último momento, advirtieron del peligro al comandante, con lo que fue posible la evacuación de la tripulación. Saltaron por los aire ambos acorazados, los únicos de que disponía en aquel momento la flota británica del Mediterráneo, y el petrolero fue dañado gravemente, así como un destructor que estaba fondeado junto a él. Los británicos procuraron mantener en secreto la grave pérdida y, en efecto, Churchill no informaría al Parlamento hasta el 23 de abril de 1942, expresando su admiración por la operación llevada a efecto con extraordinario valor y pericia. Supermarina recibió la noticia del triunfo en poquísimo tiempo: un reconocimiento efectuado el 19 de diciembre ya había revelado una situación de emergencia alrededor de las naves dañadas, mientras que la confirmación definitiva se tuvo el 8 de enero de 1942, cuando llegaron a Roma las fotografías tomadas el día 6 por un **«Cant-Z. 1007 bis»**, de la 47 División B.T. de Rodas (1er. piloto teniente A.A.r.n. Trona, observador guardiamarina Schleifer), en un vuelo de reconocimiento sobre Alejandría. Lo curioso de este episodio —interesante a su vez para saber cómo ha sido hecha en Italia por algunos la historia de la última guerra naval—, es que un ecléctico periodista aficionado a las historias más extravagantes, al, escribir en un periódico la recensión del libro de un famoso director de cine dedicado a las historias navales, ha encontrado el modo de escribir: «... la neutralización del **Valiant** y el **Queen Elizabeth** por parte de nuestros incursores restableció durante algunos meses el equilibrio de fuerzas en el Mediterráneo. Sólo que los italianos no supieron aprovecharse de esto, entre otras cosas porque Roma no tuvo conocimiento del triunfo obtenido en Alejandría hasta cinco meses más tarde...». Cabría preguntarse acerca de la opinión, cuando leyese dicho artículo, del doctor Ugo Schleifer, capitán de fragata de la reserva de complemento, que se ganó una medalla de plata al valor precisamente por las fotos del **Valiant** y del **Queen Elizabeth** escorados sobre el fondo, y que él tomó desde el cielo de Alejandría durante el reconocimiento del 6 de enero de 1942. El que luego Supermarina, una vez que tuvo noticias de la situación de inferioridad en que se encontraba la Mediterranean Fleet, no se aprovechase, no supiera aprovecharse o no encontrase el

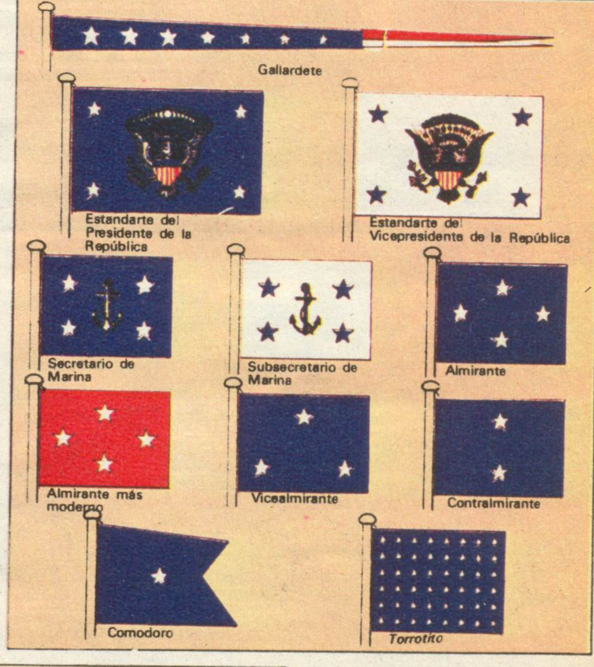




Al lado, desde la izquierda: insignias navales de la Marina italiana en 1939

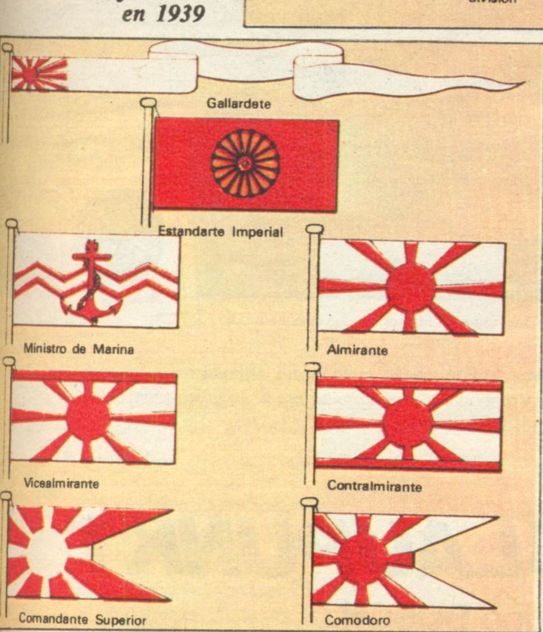
Insignias navales de la Kriegsmarine en 1939

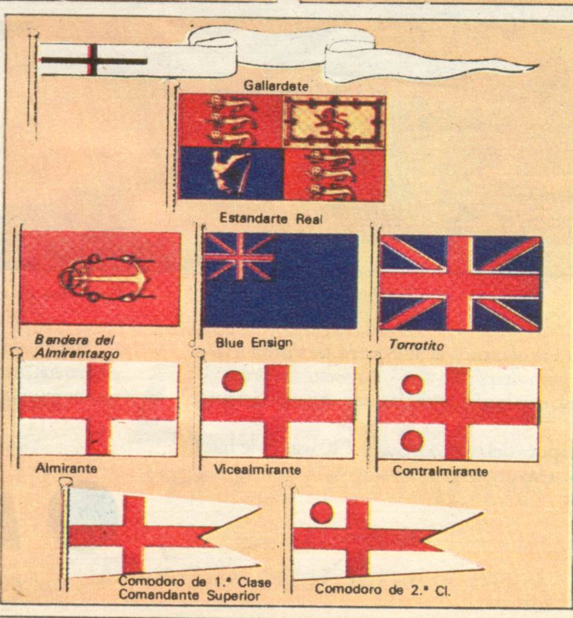




Al lado, desde la derecha: insignias navales de la Marina de los Estados Unidos

Insignias navales de la Marina francesa en 1939





La lado, desde la izquierda: insignias navales de la Marina japonesa

Insignias navales de la Marina británica

Medios de asalto salen del Olterra. *Era éste un buque cisterna que operaba en aguas territoriales españolas como base secreta para los medios de asalto que atacaban Gibraltar. (Stato Maggiore della Marina)*

modo de aprovechar el momento. naturalmente es otra historia, con toda probabilidad muy discutible.

El resultado de la noche de Alejandría, con éxito en sus dos objetivos principales, fue dejar fuera de combate el **Valiant**, atacado por Durand de La Penne y Bianchi, durante cuatro meses (en la primavera de 1942 operaba de nuevo con la Eastern Fleet en el Océano Indico). Más graves fueron los daños que sufrió el **Queen Elizabeth**, atacado por Marceglia y Schergat, que no pudo reintegrarse al servicio hasta el verano de 1943.

El mundo y la guerra de los grupos de asalto pueden parecer como algo misterioso, desconocido, distinto.

Conocer el decálogo de aquellos hombres —se mantuvo en secreto hasta la posguerra—, indudablemente puede esclarecer aquel mundo, aquella guerra y aquellos hombres.